

TRAFIKPLAN FÖR SÖDERMALM



December 2002



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

Innehållsförteckning

BAKGRUND	3
RIKTLINJER	3
ALLMÄNT	3
PLANOMRÅDET	4
REMISSUTSKICK	4
EXPLOATERING	4
SKANSTULL	4
RINGVÄGEN	5
GATUMILJÖ OCH TRAFIKSÄKERHET	5
GÖTGATAN MELLAN HORNSGATAN OCH NOE ARKSGRÄNDEN (GÖTGATSBACKEN).....	5
MEDBORGARPLATSEN.....	9
BERGSUNDSGATAN VID LINDVALLSGATAN.....	11
SÖDERMANNAGATAN VID KATARINA BANGATA.....	12
MARIABERGETS ÖSTRA DEL.....	12
HÖGALIDSGATAN ÖSTER OM LÅNGHOLMSGATAN.....	13
BONDEGATAN.....	13
ÖVRIGT.....	13
BILTRAFIK	14
DUBBELRIKTNING AV GATOR.....	14
BEFINTLIGA AVSTÄNGNINGAR	15
KOLLEKTIVTRAFIK	16
CYKELTRAFIK	16
GÖTGATAN.....	16
FOLKUNGAGATAN.....	16
ÅRSTABRON.....	17
PARKERING	17
HÖGALIDSPARKEN.....	17
KV ROSENDAL STÖRRE	17
STIGBERGET	17
KOSTNADER	18

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden behandlade 2000-10-31 ett av kontoret framlagt förslag till trafik- och gatumiljöplan för Östermalm. Nämnden fattade då beslut om ett antal trafikförändringar på Östermalm. Kontoret fick också i uppdrag att omarbete övriga trafik- och gatumiljöplaner i innerstan enligt samma principer som i nämndens beslut angående Östermalm. Beslutet omfattar huvudsakligen följande frågor:

- ? Nya parkeringsanläggningar på tomtmark och möjligheterna att i samband därmed minska gatuparkeringen.
- ? Möjligheter att öppna avstängda gator.
- ? Dubbelriktning av gator med tillräcklig bredd.
- ? Utbyggnad av cykelbanor/-fält.

I övrigt har kontoret fått direktiv av nämnden att i denna plan redovisa enskilda trafikfrågor som uppmärksammades i den tidigare trafik- och gatumiljöplanen för Södermalm som togs i gatu- och fastighetsnämnden 1998-06-09. Den största av dessa frågor är omdaning av Götgatsbacken som berör många angränsande gator.

Riktlinjer

I nämndens beslut rörande trafiken på Östermalm ges följande riktlinjer för omarbetning av övriga trafik och gatumiljöplaner i innerstaden:

- ? Framkomligheten ökas för alla trafikantgrupper genom att öppna enkelriktade gator för dubbelriktad trafik samt särskilt beakta en god framkomlighet för kollektivtrafiken.
- ? Säkerheten för de oskyddade trafikanterna ökas.
- ? Gatumiljön förbättras genom trädplanen och ökad parkering på tomtmark.
- ? Cykelbanor/-fält byggs ut enligt den kompletterade Cykelplan 98.

Under 1970- och 1980-talen genomfördes omfattande regleringar och avstängningar på Södermalm i syfte att minska trafikmängderna och dämpa trafikrytmen på lokalgatunätet. Den genomfartstrafik som nyttjat detta gatunät hänvisades till huvudgatunätet. Under samma tidsperiod öppnades Söderleden och Stadsgårdsleden. Den sammantagna effekten blev att framkomligheten på Södermalms gatunät förbättrades. Inom de trafiksanerade områdena försämrades framkomlighet och orienterbarhet. De genomförda åtgärderna är väl inarbetade och att nu vidta åtgärder som skulle medföra ökade trafikmängder och hastigheter på lokalgatorna kommer att möta starkt motstånd hos boende, skolor, daghem och annan lokal opinion. Det är därför svårt att göra avvägningar mellan olika intressen och trafikantgrupper.

Allmänt

Planens tidshorisont är ca fem år. För vissa större projekt pågår separata utredningar som inte behandlas i denna plan. Det gäller Hammarby Sjöstad samt Slussenområdet.

Parallellt med denna plan presenteras ett förslag till trädplan.

Planområdet

Området som behandlas är själva ön Södermalm. Gamla Stan, Reimersholme, Långholmen och Danviksklippan ingår således inte. Gamla Stans trafiksystem innanför trafiklederna Skeppsbron, Munkbron, Riddarhustorget, Myntgatan, Slottskajen har nyligen redovisats i nämnden och trafiklederna fungerar enligt kontorets uppfattning tillfredsställande med hänsyn till de stora trafikmängder som måste tas om hand i avvaktan på en ny övergripande trafiköverenskommelse.

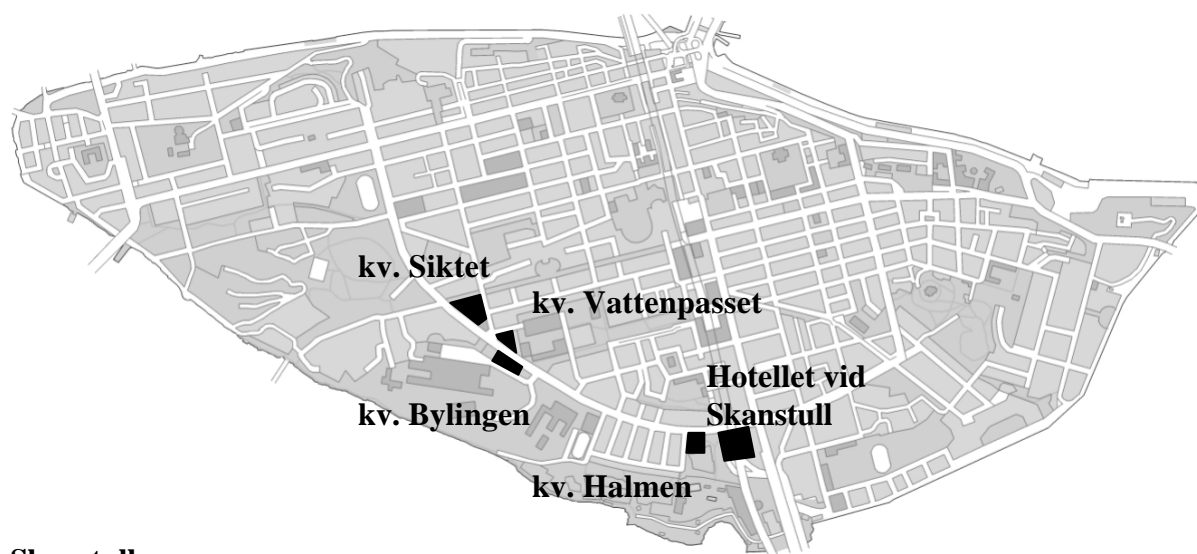
Reimersholme, Långholmen, och Danviksklippan är avgränsade områden som inte berörs av Södermalms trafiksystem, även om det finns enskilda trafikproblem.

Remissutskick

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt 2002-01-22 att Trafikplan och Trädplan för Södermalm skickas ut på remiss till berörda. De synpunkter som har inkommit redovisas i en remissammanställning. Som följd av inkomna synpunkter har kontoret föreslagit vissa ändringar i trafikplanen. Dessa ändringar är i likhet med detta stycke redovisade med kursiv text.

Exploatering

Många exploateringsprojekt förutom Hammarby Sjöstad och Slussenområdet är aktuella på Södermalm. De flesta påverkar dock inte trafiksituationen i någon större utsträckning. De projekt som mest påverkar trafiken finns utmed Ringvägen mellan Hornsgatan och Götgatan.



Skanstull

Ovanpå Söderledens mynning mot Johanneshovsbron pågår ett stort hotellbygge som bl a kommer att minska bullerstörningarna som finns i detta område. SL skall göra en välbehövlig ombyggnad av Skanstulls tunnelbanestation med planerad byggstart för den södra delen, närmast Ringvägen, i början av år 2003.

I samband med dessa projekt kommer hela korsningen Götgatan - Ringvägen att få en efterlängtd förbättring främst för de oskyddade trafikanterna. Som redan beslutats i gatu- och fastighetsnämnden kommer en gångtunnel under Ringvägen mellan tunnelbanestationens nya biljetthall och kv Åkern (Åhléns) att utföras i anslutning till stationens ombyggnad. På Götgatan kommer cykelbanor/-fält att utföras på delar där det i dag saknas. Övergångsställen kommer att förläggas så att gående skall kunna korsa respektive gata utan att som i dag vid kv. Åkern behöva hamna på en mellanliggande refug.

För motorfordonstrafiken blir det inga större förändringar. Nuvarande trafikmängder medger exempelvis inte några lättnader i de vänstersvängsförbud som finns från Götgatan mot Ringvägen.

Ringvägen

Utmed Ringvägen pågår och planeras fler exploateringsprojekt som medför att många luckor i Ringvägens traditionella boulevardutformning med huvudkörbana, lokalgator på vardera sidan och mellanliggande grönremsor med dubbla trädrader nu kan kompletteras. Det gäller vid kv Bylingen (nedanför Södersjukhuset), kv Vattenpasset (mitt emot kv Bylingen) samt vid kv Siktet (Södermalmsallén - Rosenlundsgatan). Nyligen har en sådan lokalgata utförts vid kv Halmen.

Gatumiljö och trafiksäkerhet

Många önskemål har inkommit såväl till kontoret som till stadsdelsförvaltningarna om förbättring av gatumiljö och trafiksäkerhet på många platser. Kontoret vill föreslå följande åtgärder.

Götgatan mellan Hornsgatan och Noe Arksgränden (Götgatsbacken)

I samband med att det tidigare förslaget till trafik- och gatumiljöplan för Södermalm vilken godkändes av gatu- och fastighetsnämnden 1998-06-09 fick kontoret i uppdrag att studera förutsättningarna att utveckla delar av Götgatan till gågata. Kontoret tog fram ett förslag (i princip nedanstående alternativ1) som efter samråd med respektive stadsdelsnämnd, Götgatans företagarförening, Katarina brandstation m fl var klart att redovisa för gatu- och fastighetsnämnden hösten 1999. Kontoret fick då direktiv att avvakta och ta med förslaget i en omarbetad trafikplan. Nämnden har därefter, som ovan nämnts, beslutat om principer för trafikplaner vilka bland annat innebär att möjligheter att öppna avstängda gator och dubbelriktade gator med tillräcklig bredd ska redovisas.

Nuvarande situation är att den ca 500 m långa sträckan har enkelriktad trafik söderut från Hornsgatan mot Noe Arksgränden. Den totala gatubredd är 12 meter och körbanan är 7-7,5 meter bred. Motriktad cykeltrafik är tillåten mellan S:t Paulsgatan och Hornsgatan. En busslinje (59) har tills hösten 2002 trafikerat Götgatsbacken i sydlig riktning. Numer går linjen i Söderledstunneln i båda riktningarna. Genomfartstrafik är förbjuden mellan Hornsgatan och Högbergsgatan men har dålig effekt då förbudet är svårövertakat. Det medför att gatan har en trafikmängd av 4500-7500 bilar/dygn varav drygt hälften är olovlig trafik.

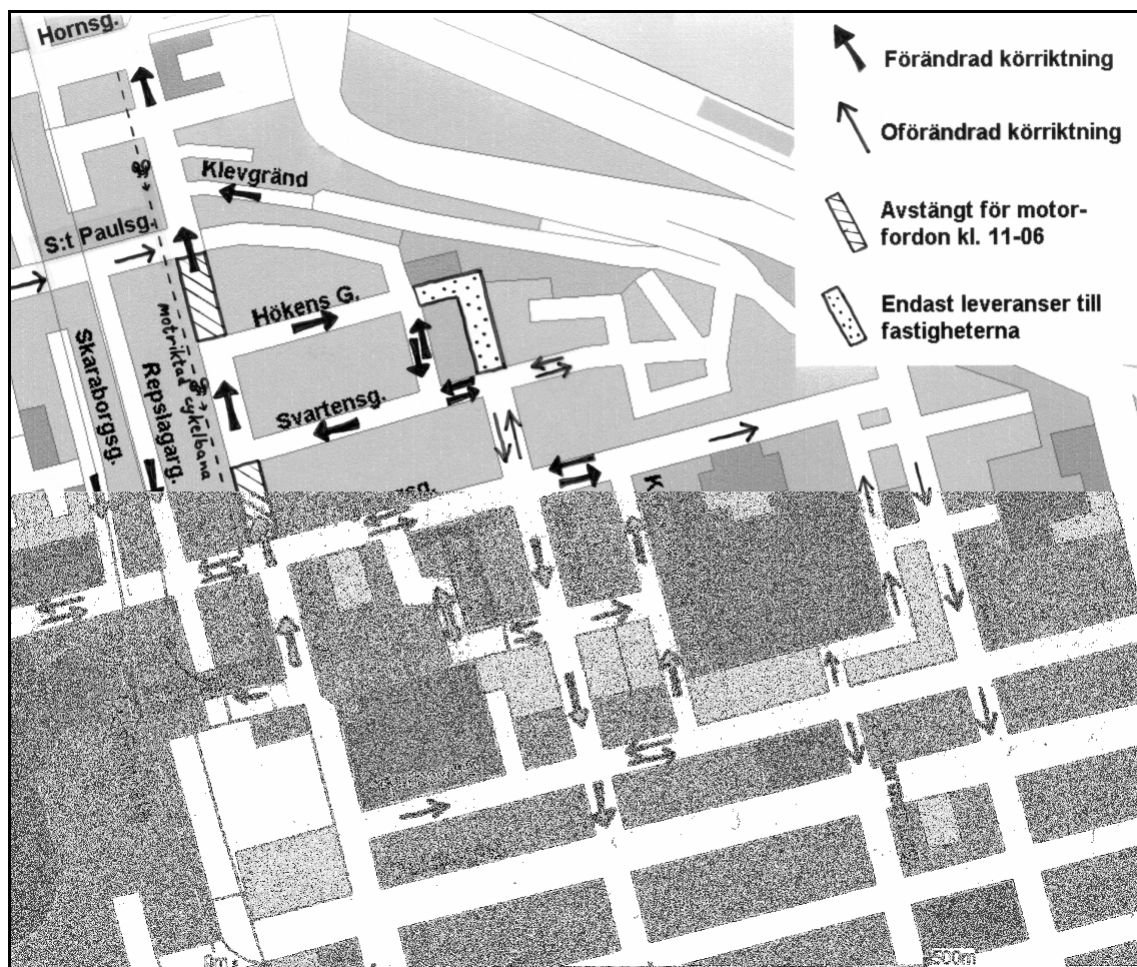
Gående rör sig i stora mängder både över och utmed Götgatan. Slussens tunnelbanestation har två utgångar mot Götgatsbacken, Peter Myndes Backe och Hökens Gata, som genererar mycket gångtrafik förutom alla målpunkter som i övrigt finns utmed Götgatsbacken. Denna del av Götgatan har utvecklats till en av Stockholms mest intressanta och livligaste stadsgator som lockar många besökare. Trafiksituationen skapar många problem för de gående i form av bristande trygghet, trivsel och trafiksäkerhet. Det gäller inte minst vid den motriktade cykelbanan från S:t Paulsgatan mot Hornsgatan, där cyklister med hög hastighet i den branta nedförsbacken ger upphov till många konflikter för gående som många gånger är oförberedda på trafik från ”fel” håll. Enligt tidigare beslut skall Cykelplan –98 genomföras vilket innebär dubbelriktad cykeltrafik i hela Götgatsbacken.

Kontoret anser att framför allt två alternativ kan ställas mot en oförändrad trafiksituation. Alternativ 1 till ändrad trafikföring (se skissförslag sid. 7) gör inte Götgatsbacken till en renodlad gågata då såväl angöringstrafik som cykeltrafik måste finnas kvar, men tar bort genomfartstrafiken, ökar trafiksäkerheten och ger avsevärt bättre miljö.

Förslaget går ut på att Götgatsbackens riktning ändras så att gatan blir enkelriktad norrut, från Noe Arksgränden mot Hornsgatan med möjlighet till angöring endast på östra sidan där behovet är störst. Motriktad cykeltrafik, söderut, tillåts på hela sträckan. Mellan Högbergsgatan och Svartensgatan samt mellan Hökens Gata och S:t Paulsgatan tillåts motorfordonstrafik endast mellan kl 06.00 och kl 11.00. Övriga delar måste hållas öppna hela dygnet för att angränsande kvarters trafiksystem skall fungera. Med denna ändrade trafikföring begränsas genomfartstrafiken avsevärt dels genom att Söderledstunneln är lättare att nå i norrgående riktning än sydgående, dels genom att gatan blir fysiskt avstängd på två delar mellan kl 11.00 och 06.00. Dessutom blir konflikterna mellan cyklister och gående mindre då den motriktade cykeltrafiken på den brantaste delen får uppförsbacke. På de avstängda delarna finns möjlighet för restauranger att sätta ut bord och stolar efter kl 11.00 där lutningarna så medger.

Som följd av Götgatsbackens ändrade riktning måste även följande intilliggande gator byta riktning för att tillgängligheten till angränsande kvarter skall fungera. Klevgränd (västra delen), Hökens Gata, Svartensgatan, Östgötagatan mellan Högbergsgatan och Folkungagatan, Kapellgränd samt Katarina Västra Kyrkogata. Dessutom föreslås att Repslagargatan och Skaraborgsgatan byter riktning då risk för oönskad genomfartstrafik kan uppstå bl a under de tider Götgatsbacken är avstängd.

Remissförslag



Vid Mosebacke Torg föreslås att trafiken tas bort på den norra och östra sidan, med undantag för leveranser till restaurang och teater, för att få en bättre kontakt mellan torget och terrassen. Det är ett gammalt önskemål från såväl boende som besökare. Det i sin tur innebär att den västra körbanan måste dubbelriktas och att sammanlagt cirka 20 parkeringsplatser bortgår. Förslagen gällande Götgatsbacken respektive Mosebacke Torg kan utföras oberoende av varandra.

Denna lösning bygger på de starka önskemål som har inkommit om att få bort genomfartstrafiken i Götgatsbacken och helst göra den till gågata. Detta strider dock mot gatu- och fastighetsnämndens intentioner om att hålla så många gator som möjligt öppna för trafik och helst för dubbelriktad trafik.

Alternativ 2 går ut på att Götgatsbackens riktning ändras så att gatan blir enkelriktad norrut, från Noe Arksgränden mot Hornsgatan med möjlighet till angöring endast på östra sidan där behovet är störst. Motriktad cykeltrafik, söderut, tillåts på hela sträckan. Därigenom blir konflikterna mellan gående och cyklister mindre då den motriktade cykeltrafiken på den brantaste delen får uppförsläp. En dubbelriktning är svår genomförbar med hänsyn till den smala körbanan om angöring och dubbelriktad cykeltrafik ska få plats. Dessutom kommer många ändå välja tunneln som är ett bra mycket smidigare alternativ i nordlig riktning än i

sydlig, särskilt som det innan vägvalet inte går att avgöra om Götgatsbacken är framkomlig eller blockerad av dubbeluppställda bilar.

Även i detta alternativ bör angränsande gators trafiksystem ändras på samma sätt som i alternativ 1 enligt ovan. Repslagargatan och Skaraborgsgatan kan dock bibehålla nuvarande riktningar.

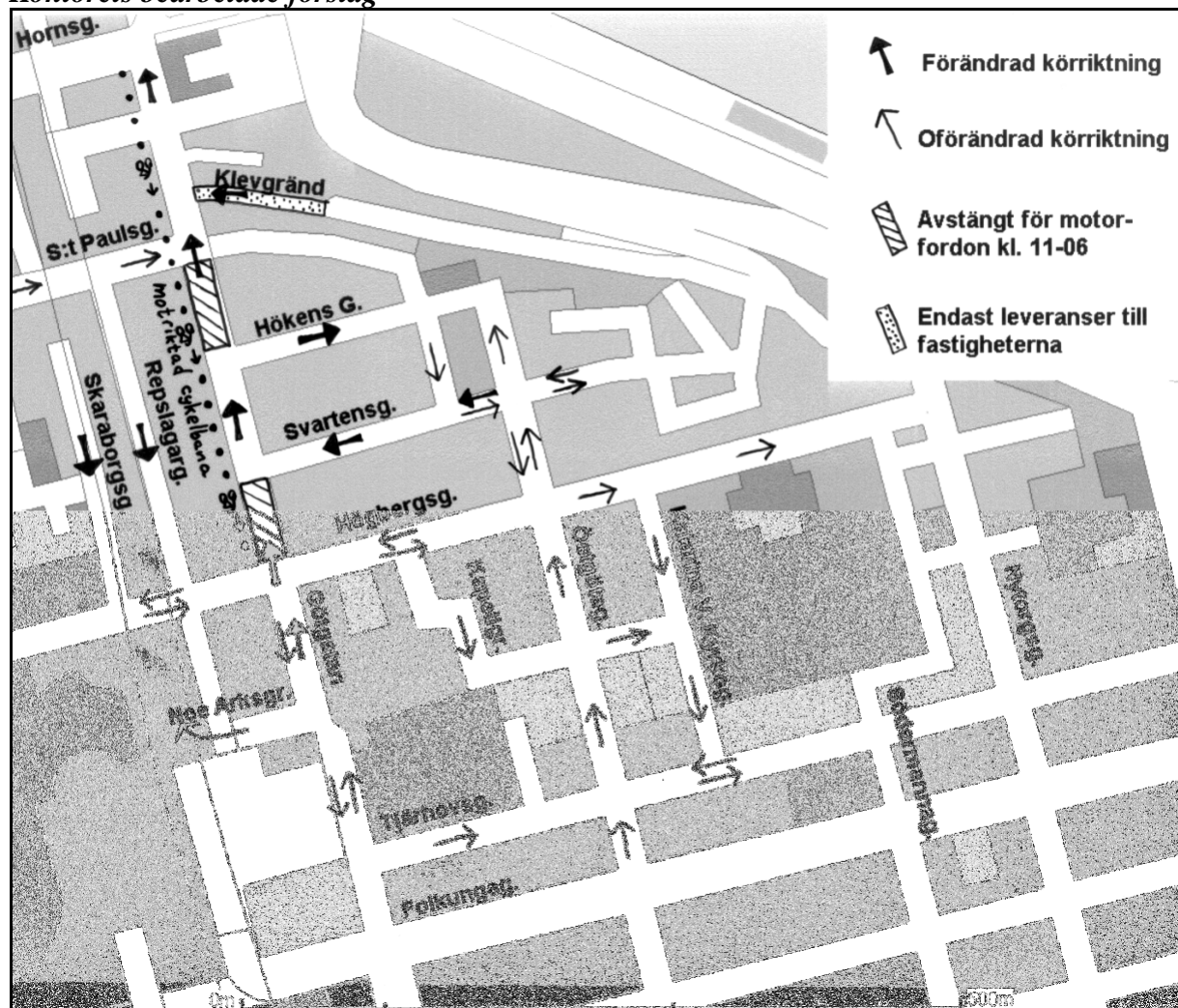
Många remissinstanser har påtalat att föreslagen trafikföring försvårar möjligheten att från Högbergsgatan nå Söderledstunneln om Götgatan enkelriktas norrut mellan Högbergsgatan och Noe Arksgränden. Många är också oroade över föreslagna ändringar av enkelriktningar på angränsande gator.

Som följd av dessa synpunkter föreslår kontoret att Götgatan dubbelriktas mellan Högbergsgatan och Noe Arksgränden. Gatans smala bredd medför att angöringsmöjligheterna måste begränsas till två eller tre lastzoner, med möjlighet till möte däremellan. När det står en lastbil vid lastzonen kan två bilar mötas vid lastzonen, men knappast en lastbil och en bil. Därför bör lastzonerna inte gälla under dagens mest högtrafikerade timmar. Då angöringsbehovet på denna del är måttligare än norr om Högbergsgatan, bör två eller tre lastzoner vara tillräckligt. Dubbelriktningen av detta kvarter innebär också att Östgötagatan, Kapellgränd och Katarina Västra Kyrkogata kan bibehålla nuvarande riktningar. Den begränsade framkomligheten på denna sträcka gör dock att Götgatsbacken norr om Högbergsgatan bör ändras enligt alternativ 1, dvs tidsbegränsad till kl 6- 11 på två kvarter. En nackdel med denna ändring av remissförslaget är också att förlängningen av gröntiden för gående vid det signalreglerade övergångsstället mellan Medborgarplatsen och Björns Trädgårds tunnelbanenedgång blir begränsad.

De flesta remissinstanserna är positiva till att införa restriktioner för biltrafiken i Götgatsbacken. Svensk Handel tillhör dem som är negativa till förslaget. De anser inte att förändringarna skulle gynna företagarna. Detta är något förvånande då företagarföreningen i Götgatsbacken tidigare ställt sig positiva till att stänga av för biltrafik.

De tidigare framförda önskemålen om att lägga igen körbanor på Mosebacke Torgs norra och östra sida har inte upprepats i denna remissvända utan kritik mot slopande av parkeringsplatser har framförts. Kontoret föreslår att dessa körbanor bibehåller nuvarande utformning.

Kontorets bearbetade förslag

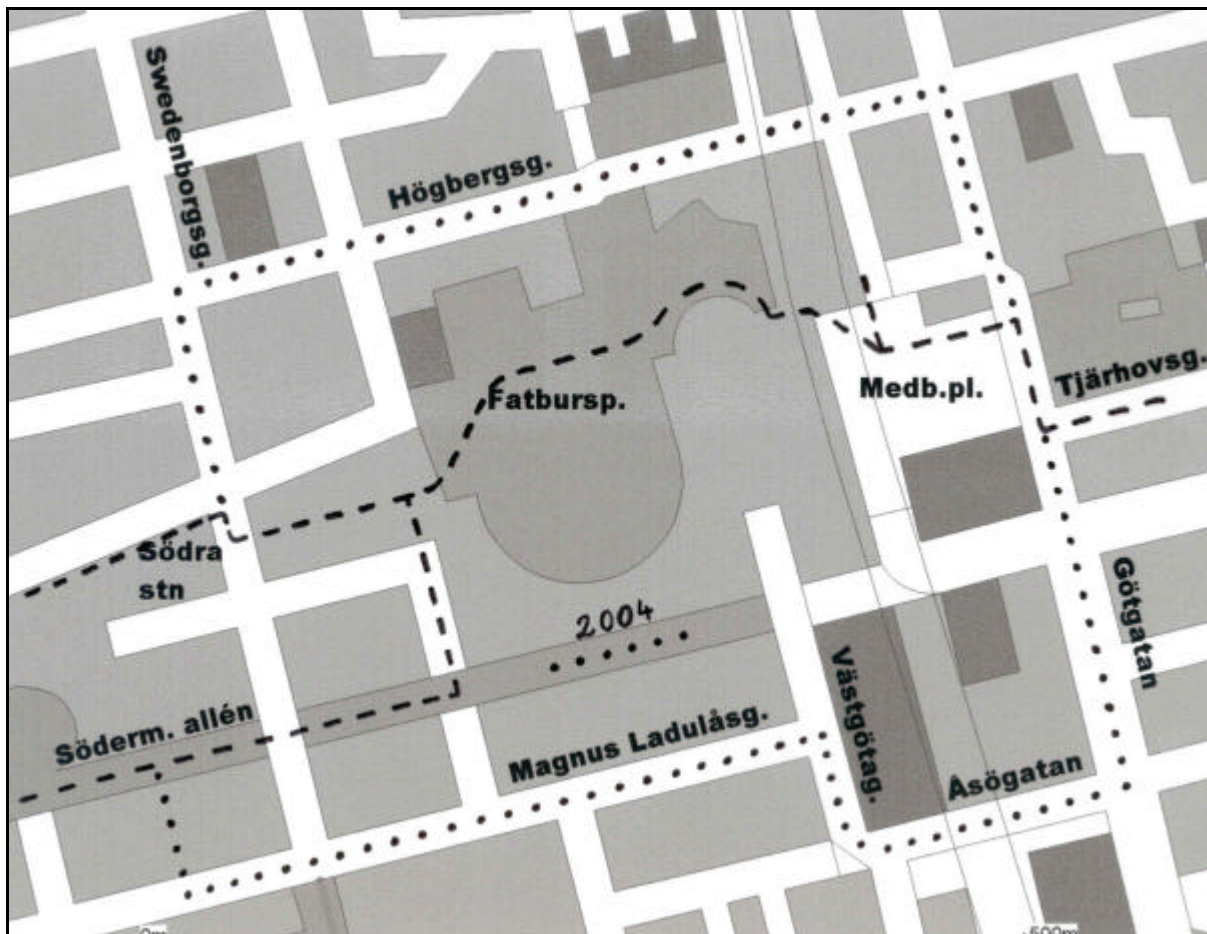


Medborgarplatsen

Ett programförslag för Medborgarplatsen togs i gatu- och fastighetsnämnden 2002-03-19. I detta förslag är fordonstrafiken starkt begränsad. Nuvarande körslinga runt hela torget är ersatt med en mindre slinga runt Medborgarhuset med infart från Folkungagatan och utfart mot Götgatan så att tillgängligheten till Medborgarhuset bibehålls. Norra delen av torget blir då fri från fordonstrafik så när som på cyklar. Den största delen av cykeltrafiken över torget, Götgatans nordgående cykeltrafik, kommer att försvinna då Götgatan enligt ovan kan tillåta cyklar i båda riktningarna. Kvar blir då den måttliga östvästliga trafiken som förbinder östra Södermalm via Tjärhovsgatan med västra Södermalm via Södra stationsområdet.

Såväl Maria Gamla Stans stadsdelsnämnd som stadsbyggnadskontoret har förespråkat att även denna förbindelse tas bort från torget. Kontoret anser dock att de alternativa körvägarna har för låg standard. Förbindelsen från Årstaviken via Zinkens väg och norra delen av Södra stationsområdet som idag är helt bilfri mellan Ringvägen och Medborgarplatsen måste i så fall från pendeltågsstationens östra entré ledas på gatunätet i Swedenborgsgatan - Höbergsgatan till Götgatan. Det medför en ca 750 m lång och mindre trafiksäker körning i blandtrafik i stället för ca 550 m bilfri körning. För cyklister från Södermalmsallén i södra delen av Södra stationsområdet blir alternativet att via en ramp genom ett kvarter eller via trappor nå Magnus

Ladulåsgatan för att sedan via Västgötagatan - Åsögatan nå Götgatan, en omväg på ca 200 m. I samband med ombyggnaden inom kv Fatbursjön (Korvfabriken) kommer Söderma lmsallén att förlängas till Västgötagatan och medge cykeltrafik. Väg förlängningen till Götgatan blir dock densamma. Kontoret tror att dessa alternativ är så oattraktiva att många ändå kommer att välja nuvarande väg särskilt de som har Medborgarplatsen som mål. Kontoret föreslår att denna förhållandevis måttliga cykeltrafik får passera torgets norra del på väl utmärkt bana.

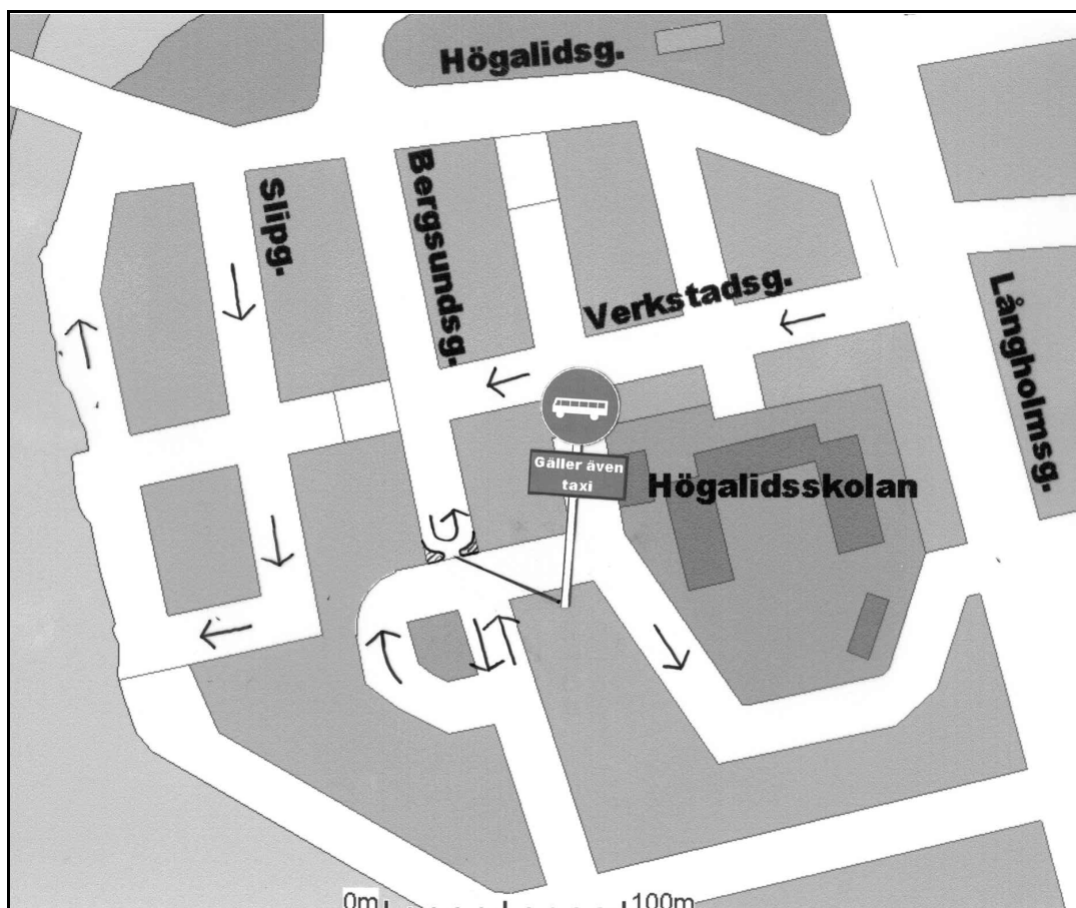


- - - Cykelstråk via Medborgarplatsen
- Cykelstråk via lokalgatunät

Utbyggnad pågår för närvarande för ändrad trafikföring och nya serveringsbyggnader mm som skall vara klart till sommaren 2003. Götgatans nordgående cykeltrafik kommer då att få en lägre standard över torget varför det är ytterst angeläget att föreslagen förändring av Götgatsbacken kommer till stånd så att denna cykeltrafik kan flyttas till Götgatan.

Bergsundsgatan vid Lindvallsgatan

Bergsundsgatan är avstängd för motorfordonstrafik med undantag för buss och taxi på grund av närheten till Högalidsskolan. Avstängningen är utförd med en avsmalnad körbanedel med vägmärke som anger att endast buss och taxi har rätt att passera. I takt med att polisens resurser att övervaka denna typ av förbud har minskats har också genomfartstrafiken ökat. Av ca 1800 fordon/dygn är drygt hälften genomfartstrafik. Många klagomål över denna trafiksituation har inkommit såväl till kontoret som till stadsdelsförvaltning och stadsdelsnämnd från boende och från föräldrar till barn i skolan. Klagomålen riktar sig även mot taxibilars höga hastighet.



Kontoret anser att avstängningen är motiverad och bör bibehållas med tanke på att många skolbarn passerar denna sträcka. Om gatan öppnas kommer bilantalet och hastigheterna att öka ytterligare. En fysisk avstängning i form av ett spårviddhinder eller hydrauliska pollare som endast medger passage av busstrafik är inte möjlig eftersom en sådan lösning får till följd att inte heller taxibilar kan passera, vilket de enligt nuvarande policy bör göra. Kontoret föreslår i stället att hastighetsdämpande åtgärder utförs. Platsens utformning med ringa längd på den avstängda sträckan medför att endast vägkuddar kan ge önskad hastighetsdämpning. Eftersom sträckan inte är tillåten för allmän trafik anser kontoret att denna lösning bör kunna accepteras.

Södermannagatan vid Katarina Bangata



Södermannagatan korsar Katarina Bangata i höjd med Greta Garbos Torg. På denna del av Södermannagatan är endast buss och taxi tillåtna, men den olovliga trafiken är omfattande. Dagnstrafiken är 1300 fordon varav 60% är otillåten trafik. 13% av alla fordon kör fortare än 50 km/h förbi det obehövade övergångsstället som korsar gatan. Övergångsstället används bl a av många skolbarn eftersom Katarina Södra skola med 650 elever i årskurs 0-6 ligger alldeles intill. Kontoret anser att den befintliga avstängningen är motiverad med tanke på närheten till skolan.

Förhållandena på platsen liknar mycket dem vid Bergsundsgatan (se ovan). Avstängningens ringa längd medför att endast vägkuddar ger önskad trafiksäkerhetseffekt. Dessa sänker hastigheterna vid övergångsstället till högst 30 km/h, vilket är nödvändigt för att uppnå god trafiksäkerhet och trygghet. Eftersom sträckan inte är tillåten för allmän trafik anser kontoret att denna lösning bör kunna accepteras.

Mariabergets östra del

Mariabergets östra del, dvs delen öster om Blecktornsgränd och norr om Hornsgatspuckeln, är utförd med stenbeläggning och saknar gångbanor. Parkeringsförbud gäller för hela området och högsta tillåtna hastighet är 20 km/h. Många klagomål har inkommit till kontoret om att området fått ökad genomfartstrafik mellan Söder Mälarstrand och Hornsgatan. Det ger förmodligen en viss tidsvinst att välja denna väg i stället för via Slussen och ett antal signalkorsningar.

Gatunätets utformning tål inte mer trafik än den som området alstrar. Kontoret föreslår att gatorna inom området får föreskriften ”gågata” som gör att endast trafik till området tillåts. Denna trafik måste dessutom anpassa sig till gåendes villkor.

Högalidsgatan öster om Långholmsgatan

Många klagomål har framförts till kontoret beträffande oönskad genomfartstrafik i Högalidsområdet. Det gäller främst Lundagatan vid nyöppnad skola och Högalidsgatan vid Högalidsparken med bland annat lekpark. Att genomfartstrafik förekommer beror till stor del på att många inte respekterar förbudet att från Högalidsgatan köra ut mot Långholmsgatan. Denna utfart är endast tillåten för buss och cykel. I takt med att polisövervakningen har minskat har antal överträdelse ökat.

SL har utrett en ändrad sträckning för linje 66 som skulle medfört att utfarten inte behövs för busstrafik. I avvaktan på detta kan hastighetsdämpande åtgärder övervägas.

SL har i sitt yttrande meddelat att busslinje 66 tillsvidare skall bibehålla sin sträckning. Sedan förra årsskiftet har troligtvis genomfartstrafiken genom området ökat som följd av att ett av två högersvängande körfält från Liljeholmsbron mot Hornsgatan har slopats. Detta gör att ytterligare önskemål om hastighetsnedsättande åtgärder har framförts under remisskedet. Kontoret kommer att se över trafiksituationen och föreslå åtgärder för nämndens trafikutskott.

Bondegatan

Bondegatan har hastighetsbegränsning 30 km/h öster om Renstiernas Gata, men detta avspeglas inte i gatans fysiska utformning. Körbanan har en bredd av upp till 13,5 meter, vilket är cirka 2,5 meter bredare än nödvändigt, samtidigt som gångbanorna är smala. Gatan trafikeras av upp till 6500 fordon/dygn och hastigheterna är höga. Trafiklugnande åtgärder är framför allt motiverade vid Klippgatan, Erstagatan samt vid Sofiaskolan med drygt 800 elever i årskurs 0-9.

Fysiska åtgärder på Bondegatan är i mycket beroende av SL:s trafik. Om ett beslut kommer om att ta stombusslinje 2 i drift kan kontoret göra en trafiksäkerhetsöversyn med syfte att sänka tempot på gatan, framför allt med hjälp av avsmalningar vid busshållplatserna.

Beslut om att starta stombusslinje 2 har fattats under hösten 2002, och trafikstart kan ske tidigast under november 2003. Hållplatsen vid Bondegatan nr. 69 byggs ut, vilket smalnar av körbanan och sänker hastigheterna. I övrigt planerar kontoret att lokalt bredda gångbanor och refuglackar vid övergångsställena vid Borgmästargatan, Klippgatan, Erstagatan och Ploggatan.

Övrigt

Bland övriga önskemål om åtgärder som framförts kan nämnas minskning av trafik på Rosenlundsgatan och borttagande av olovlig trafik på Mariatorget resp på Swedenborgsgatan vid Södra station. Kontoret anser dock att dessa önskemål är svåra att tillgodose.

Rosenlundsgatan har stora trafikmängder som bl a alstras av intilliggande stora bostadsområden. Stomlinjebuss trafikerar hela sträckan varför hastighetsnedsättande åtgärder är svåra att utföra. Trafiksäkerheten för gående är dock acceptabel. De större parkstråk som korsar gatan har planskildheter och de viktigaste övergångsställena är signalreglerade.

Mariatorgets körbanor har efter beslut i kommunfullmäktige genomfartsförbud mellan S:t Paulsgatan och Hornsgatan. Förbudet på den västra körbanan respekteras dåligt även om trafiken har minskat kraftigt sedan förbudet infördes. Det är dessutom svårövervakat eftersom ett tiotal allmänna parkeringsplatser finns på sträckan. Kontoret bedömer att den svåra parkeringssituationen i området gör att det kan vara svårt att ta bort dessa platser innan planerad garageanläggning i angränsande kvarter har kommit till stånd. Sedan i våras har efter beslut i trafikutskottet vänstersvängsförbud införts från Hornsgatan in på gatudelen i avsikt att få bort en del av genomfartstrafiken. Det har medfört en så stor minskning av trafiken att kontoret bedömer ytterligare åtgärder onödiga.

Swedenborgsgatan är bussgata mellan Fatbursgatan och Fatburs Brunnsgata mitt för pendeltågstationen enligt gällande detaljplan. Det innebär att fordon i linjetrafik och cyklar är de enda fordon som tillåts passera gatudelen. Trots en förtydligande ombyggnad med en stor mittrefug som omöjliggör passage när bussar finns vid hållplatserna på sträckan förekommer ofta olovlig trafik som i sin tur skapar otrygghet för de många gående mellan stationen och Medborgarplatsen. Önskemål om fysiska hinder i form av spårviddshinder eller hydrauliska pollare har framförts. Det går dock inte att utföra då gatudelen är underbyggd med järnväg och garage.

I Norra Hammarbyhamnen skall kajområdet även fortsättningsvis vara avstängd för trafik mellan Tegelviksgatan och Tullgårdsgatan. Endast buss i linjetrafik är tillåten på denna sträcka, vilket skyltningen på plats visar. För att hindra olovlig trafik finns automatiska pollare som bara öppnas för bussar både vid Tegelviksgatan och Tullgårdsgatan. Dessa har varit avstängda sedan hösten 2000 p g a tekniska problem. Pollarna skall bytas ut och målet är att de skall kunna tas i drift under 2001.

Pollarna är sedan januari 2002 utbytta mot en ny typ. Dessa har fungerat betydligt bättre än den gamla typen, även om vissa driftproblem kvarstår. De har också varit avstängda p.g.a. skador efter påkörning. Viss olovlig trafik förekommer ännu, bl a följer bilar ibland efter bussen innan pollarna hinner gå upp. Boende har framfört önskemål om s.k. spårviddshinder som avstängning istället för pollarna. De fysiska förhållandena på platsen är dock sådana att spårviddshinder inte kan anläggas. Spårviddshinder kräver att bussen har raksträcka en bit före resp. efter hindret för att kunna grensla detta, och dessa raksträckor går inte att åstadkomma vid vare sig Tegelviksgatan eller Tullgårdsgatan.

Biltrafik

Dubbelriktning av gator

De flesta av Södermalms gator med en körbanebredd av minst 10 meter är dubbelriktade. De som är smalare är i princip enkelriktade för att behov av angöring och parkering skall tillgodoses. Några 10-metersgator såsom Åsögatan är enkelriktade som följd av att de vid angränsande kvarter har mindre bredd som inte medger dubbelriktning. På de flesta av dessa

delar liksom på Blekingegatan öster om Götgatan föreslås trädplantering i trädplanen för Södermalm varför kvarvarande körbanebredd inte medger dubbelriktning. Den enda enkelriktade gatan med minst 10 m bredd som skulle kunna dubbelriktas med dessa förutsättningar är enligt kontorets uppfattning Ölandsgatan.

Ölandsgatan är enkelriktad österut sedan Gullmarsplans bussterminal var placerad vid Skanstull. Fortfarande är den östgående trafiken betydande då vänstersvängsmöjligheter inte finns från Götgatan mot Ringvägen. Kontoret bedömer dock att dubbelriktning kan genomföras. Mot Götgatan kan endast högersväng tillåtas. Viss kantstersjustering krävs i korsningen Götgatan-Ölandsgatan.

Befintliga avstängningar

Södermalm har ett antal trafikavstängningar som utfördes i samband med trafiksaneringar på 70- och 80-talen. De finns huvudsakligen inom södra Katarina samt på ömse sidor av Långholmsgatan inom Bergsund och Högalid. Mot Ringvägen i anslutning till Mariaskolan är anslutande gator avstängda. Dessutom finns enstaka avstängningar vid Helgalunden samt i de nyare områdena Södra station och Norra Hammarbyhamnen. När dessa avstängningar genomfördes uppstod en del kritik inledningsvis. De senaste åren har dock kontoret inte fått några signaler om att någon av avstängningarna borde öppnas utan tvärtom har synpunkter framförts att de fysiska avstängningarna inte alltid är tillräckliga. Kontoret föreslår dock att genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan och förbudet mot motorfordonstrafik på Södermannagatan på sträckan Kocksgatan - Skånegatan slopas.

Magnus Ladulåsgatan blev utbyggd fram till Rosenlundsgatan i samband med Södra stationsområdets utbyggnad. I planeringen ingick att gatan skulle fungera som enda tillfart till Södra stationsområdet. För att inte genomfartsstrafik mellan Rosenlundsgatan och Götgatan skulle uppstå beslöt dåvarande gatunämnd att införa genomfartsförbud mellan dessa gator. Då Magnus Ladulåsgatan inte går ända fram till Götgatan omfattar detta förbud även delar av Västgötagatan och Åsögatan vilket gör det väldigt svårövervakat. Detta medför att av de ca 8000 fordon/dygn som trafikerar sträckan är ungefär hälften genomfartsstrafik. Många boende har påtalat olägenheterna av detta och begärt fysiska avstängningar.

Kontoret håller med om att det är otillfredsställande att genomfartsförbudet inte respekteras. Gatan är dock utbyggd så att den tål en trafikmängd av ca 10 000 fordon/dygn. Mellan Hornsgatan och Ringvägen är annars Högbergsgatan den enda östvästliga förbindelsen som finns mellan Rosenlundsgatan och Götgatan. Denna gata har mycket sämre förutsättningar att ta hand om denna trafik som dessutom kan förväntas öka de närmaste åren som följd av de framkomlighetsproblem som kommer att uppstå på Ringvägen då ovan redovisade projekt vid Skanstull skall genomföras. Kontoret förordar därför att genomfartsförbudet på Magnus Ladulåsgatan slopas.

Södermannagatan mellan Kocksgatan och Skånegatan har förbud mot motorfordonstrafik mellan kl 11.00 och kl. 05.00. Förbudet gäller inte trafik till och från fastigheterna. Förbudet är svårövervakat och fyller ingen egentlig funktion, varför kontoret föreslår att förbudet tas bort. Södermannagatan har på denna del en trafik av cirka 1000 fordon/dygn. Borttagandet av förbudet bedöms inte påverka trafikföringen i området i någon nämnvärd omfattning.

Kollektivtrafik

Inom SL pågår en översyn av busslinjenätet som kan påverka trafikplanen. Som redan nämnts kan förändringar av linje 66:s sträckning påverka situationen i Högalid. Vidare har nämnts att blivande stomlinje 2 påverkar situationen på Bondegatan och att linje 59 inte längre kan vara kvar i Götgatsbacken om redovisat förslag med trafikomläggning skall genomföras.

Linje 59 har fått en ny sträckning och trafikerar numer endast Södermalm mellan Norra Hammarbyhamnen och Södersjukhuset via Slussen. Samtidigt slutade 59:an trafikera Götgatsbacken, och använder numer Söderledstunneln i båda riktningarna.

Linje 66 och 46 har också ändrat sträckningar på östra Södermalm. Linje 66 kör nu Tegelviksgatan-Folkungagatan-Erstagatan-Bondegatan-Nytorgsgatan-Folkungagatan (tidigare Barnängsgatan-Bondegatan-Erstagatan-Folkungagatan). Linje 46 kör nu Tegelviksgatan-Bondegatan-Erstagatan-Folkungagatan-Renstiernas gata (tidigare Tegelviksgatan-Bondegatan-Renstiernas gata). SL planerar att göra ännu en förändring gällande linje 66 under våren 2003. 66:an kommer då köra Tegelviksgatan-Bondegatan-Nytorgsgatan-Folkungagatan. Anledningen är att den nuvarande sträckningen fått en del kritik, och man anpassar sig nu efter allmänhetens önskemål.

Buslinje 66 kommer att bibehålla nuvarande sträckning i Högalid tillsvidare.

Cykeltrafik

De senaste åren har många cykelåtgärder genomförts på Södermalm. De väsentligaste är att cykelbanor har byggts ut på Söder Mälarstrand och i Norra Hammarbyhamnen så att det nu går att cykla runt hela Södermalm utmed vattnet sånär som vid den östra spetsen där än så länge hamnverksamhet omöjliggör passage. Enligt beslutet i kommunfullmäktige har Hornsgatan försetts med cykelfält och på del av Götgatan pågår utbyggnad. Enligt Cykelplan 98 återstår följande.

Götgatan

När Götgatsbackens cykelåtgärder enligt ovanstående är utförda saknas cykelbanor endast på några sträckor närmast Ringvägen. Dessa kommer att utföras i anslutning till SL:s omfattande ombyggnad av Skanstulls tunnelbanestation och beräknas vara klara till 2005.

Folkungagatan

Cykelbanor och trädplantering planeras mellan Götgatan och Londonviadukten. Programarbetet har påbörjats och inriktningsbeslut planeras under 2002. Cykelbanorna planeras anläggas i två etapper under 2003 och 2004.

Nämnden har fattat inriktningsbeslut för delen Borgmästargatan-Londonviadukten (del 1) under november 2002. Denna del planeras anläggas under 2003. Cykelbanorna läggs mellan parkerade bilar och gångbanor. Samtidigt görs tillgänglighetsåtgärder, trädplaneringar och belysningen förbättras. Utbyggnaden av cykelbanor på denna del bedöms inte påverka

framkomligheten för biltrafiken, eftersom alla körfält i de dimensionerande korsningarna kan behållas. Sträckan bedöms också klara den trafikökning som kan uppkomma under de kommande underhållsarbetena i bl a Söderledstunneln, även när cykelbanorna är utbyggda. Delen mellan Götgatan och Borgmästargatan (del 2) är dock betydligt mer besvärlig ur framkomlighetssynpunkt för biltrafiken än del 1. Därför bör man vänta med att gå vidare med del 2 tills beslut finns om hur renoveringen av Söderledstunneln skall genomföras. På denna del finns Tjärhovsgatan som parallellgata, som anses vara ett acceptabelt alternativ i väntan på utbyggnad av cykelbanor längs hela Folkungagatan.

Årstabron

Den nya järnvägsbron som Banverket nu utför kommer att få en gång- och cykeldel på östra sidan som kommer att förbinda gång- och cykelvägar i Årsta med Ringvägen via Ekermans Gränd. Denna förbindelse beräknas vara klar 2005. I Stockholms översiktsplan 1999 framhåller kommunfullmäktige att tillgängligheten till Årsta Holmar för fotgängare behöver förbättras.

Parkering

Vissa delar av Södermalm har stor brist på parkeringsplatser trots att stora ansträngningar har gjorts de senaste åren att förtäta på gatumark. Som följd av planerad förtätning av bostäder och kontor kommer ytterligare parkeringsytor att försvinna. För att förbättra situationen något har följande förslag till parkeringsanläggningar studerats. I vad mån dessa anläggningar kan minska angränsande gatuparkering får studeras vartefter de blir genomförda.

Högalidsparken

I berget under Högalidskyrkan med infart från Hornsbruksgatan pågår detaljplaneframtagande för en parkeringsanläggning med ca 200 platser. Byggstart tidigast i slutet av 2003.

Kv Rosendal Större

Under Södermalmsskolans bollplan med infart från S:t Paulsgatan strax öster om Timmermansgatan kan 160 platser åstadkommas. Utredning om trafiksekvenser pågår. Byggstart blir troligtvis tidigast 2005.

Stigberget

Ett bergrumsgarage planeras under Stigbergsgatan med in- och utfart mot Renstiernas Gata, norr om Tjärhovsplan. Garaget får cirka 200 platser och byggstart blir troligen under 2004.

Ytterligare parkeringsanläggningar studeras exempelvis under Liljeholmsbron.

Kostnader

Kostnaderna för kontorets del har uppskattats till följande belopp

Gatumiljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	5 Mkr
Biltrafikåtgärder	1 Mkr
Cykeltrafikåtgärder	29 Mkr
Totalt	<u>35 Mkr</u>

Av detta finns redan 32 Mkr avsatta i kontorets budget, varför ytterligare 3 mkr måste inrymmas.

Kostnadsbedömningarna har reviderats och uppskattas nu till följande belopp:

<i>Götgatsbacken</i>	<i>9 Mkr</i>
<i>Folkungagatan, cykelbanor Borgmästarg. - Londonviad.</i>	<i>12 Mkr</i>
<i>Götgatan, cykelbanor Skanstullsbron – Gotlandsg.</i>	<i>5 Mkr</i>
<i>Medborgarplatsen</i>	<i>4,5 Mkr</i>
<i>Övriga smärre åtgärder</i>	<i>1 Mkr</i>
<i>Totalt</i>	<i><u>31,5 Mkr</u></i>

Dessutom utförs ombyggnadsåtgärder inom andra projekt såsom exploateringsprojekt och Stombusslinje 2, som inte finns med i ovanstående redovisning.

Dessa medel finns avsatta i kontorets förslag till verksamhetsprogram för 2003 samt förslag till flerårsprogram 2004-2006.